

**МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ**  
**КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

**ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЁТ**  
**(ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ СПРАВКА)**  
**ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

Вид авиационного происшествия	Катастрофа
Тип воздушного судна	Самолёт Ан-24РВ
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	РА-47366
Собственник	ОАО «Авиакомпания Сахалинские Авиатрассы»
Эксплуатант	АО «Авиакомпания «Ангара»
Авиационная администрация	Восточно-Сибирское МТУ Росавиации
Место происшествия	РФ, Республика Бурятия, Северобайкальский район, аэродром Нижнеангарск, координаты: 55°47'40.4" с. ш., 109°35'00.3" в. д.
Дата и время	27.06.2019, 10:25 местного времени (02:25 UTC), день

В соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации данный отчёт выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий.

Расследование, проведённое в рамках настоящего отчёта, не предполагает установления доли чьей-либо вины или ответственности.

Криминальные аспекты этого происшествия изложены в рамках отдельного уголовного дела.

Промежуточный отчёт (предварительная справка) выпущен в соответствии с п. 2.4.12. Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации и п. 7.4. Приложения 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации (ИКАО). Отчёт содержит поступившую на данный момент в комиссию по расследованию (далее – комиссия) фактическую информацию.

Комиссия продолжает работу по сбору и анализу информации о подготовке экипажа, оценке его действий в аварийном полёте, а также работоспособности систем и агрегатов воздушного судна.

По окончании работ комиссией будет подготовлен Окончательный отчёт.

Представленная в Промежуточном отчёте информация является предварительной и может быть уточнена и дополнена по результатам исследований.

<b>СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В НАСТОЯЩЕМ ОТЧЁТЕ .....</b>	<b>4</b>
<b>ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ .....</b>	<b>8</b>
<b>1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....</b>	<b>9</b>
1.1. ИСТОРИЯ ПОЛЁТА.....	9
1.2. ТЕЛЕСНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ .....	16
1.3. ПОВРЕЖДЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА .....	16
1.4. ПРОЧИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ.....	17
1.5. СВЕДЕНИЯ О ЛИЧНОМ СОСТАВЕ.....	17
1.6. СВЕДЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СУДНЕ.....	28
1.6.1. Планер ВС.....	28
1.6.2. Основные данные по двигателям.....	29
1.6.3. Данные по ВСУ .....	30
1.6.4. Данные по воздушным винтам.....	31
1.7. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ .....	32
1.8. СРЕДСТВА НАВИГАЦИИ, ПОСАДКИ И УВД.....	33
1.9. СРЕДСТВА СВЯЗИ.....	34
1.10. ДАННЫЕ ОБ АЭРОДРОМЕ .....	34
1.11. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ .....	37
1.12. СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ ЭЛЕМЕНТОВ ВОЗДУШНОГО СУДНА И ИХ РАСПОЛОЖЕНИИ НА МЕСТЕ ПРОИСШЕСТВИЯ.....	37
1.13. МЕДИЦИНСКИЕ СВЕДЕНИЯ И КРАТКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПАТОЛОГО-АНАТОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ ...	47
1.14. ДАННЫЕ О ВЫЖИВАЕМОСТИ ПассажиРОВ, ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И ПРОЧИХ ЛИЦ ПРИ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ .....	47
1.15. ДЕЙСТВИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ И ПОЖАРНЫХ КОМАНД.....	48
1.16. ИСПЫТАНИЯ И ИССЛЕДОВАНИЯ.....	49
1.16.1. Исследование ГСМ.....	49
1.16.2. Исследование двигателя ВС .....	49
1.16.3. Исследование тормозных систем.....	49
1.17. ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИЯХ И АДМИНИСТРАТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ИМЕЮЩИХ ОТНОШЕНИЕ К ПРОИСШЕСТВИЮ .....	49
<b>2. ОПЕРАТИВНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ.....</b>	<b>50</b>

**Список сокращений, используемых в настоящем отчёте**

2П	– второй пилот
а/д	– аэродром
а/п	– аэропорт
АМГС	– авиационная метеорологическая станция гражданская
АМЦ	– авиационный метеорологический центр
АНП	– аэронавигационный паспорт
АО	– акционерное общество
АП	– авиационное происшествие
АПО	– авиационное производственное объединение
АРЗ	– авиационный ремонтный завод
АСК	– аварийно-спасательная команда
АТБ	– авиационная техническая база
АУЦ	– авиационный учебный центр
БВПШ	– бетонная взлётно-посадочная полоса
в. д.	– восточная долгота
ВВ	– воздушный винт
ВВАУЛ	– высшее военное авиационное училище лётчиков
ВКК	– высшая квалификационная комиссия
ВЛП	– весеннее-летний период
ВЛЭК	– врачебно-лётная экспертная комиссия
ВПП	– взлётно-посадочная полоса
ВС	– воздушное судно/Восточно-Сибирское (по контексту)
ВСУ	– вспомогательная силовая установка/Восточно-Сибирское Управление (по контексту)
ВТ	– воздушный транспорт
г.	– город (при названиях), год (при цифрах)
ГА	– гражданская авиация
ГАУЗ	– государственное автономное учреждение здравоохранения
ГБУЗ	– государственное бюджетное учреждение здравоохранения
ГВС	– гражданское воздушное судно
гг.	– годы
ГП	– государственное предприятие

ГосНИИ ГА	– Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации
ГСМ	– горюче-смазочные материалы
ГУДП	– государственное унитарное дочернее предприятие
ДПК	– добровольная пожарная команда
ЕДДС	– единая дежурно-диспетчерская служба
ЗАО	– закрытое акционерное общество
и. о.	– исполняющий обязанности
ИАС	– инженерная авиационная служба
ИБП	– инспекция по безопасности полётов
КВС	– командир воздушного судна
КДП	– командно-диспетчерский пункт
КПК	– курсы повышения квалификации
ИКМ	– измеритель крутящего момента
КРАП	– Комиссия по расследованию авиационных происшествий
КТА	– контрольная точка аэродрома
КТС	– комплексный тренажёр самолёта
ЛО	– лётный отряд
МАК	– Межгосударственный авиационный комитет
МВ	– местное время
МВД	– Министерство внутренних дел
МВЛ	– местная воздушная линия
МГТУ ГА	– Московский государственный технический университет гражданской авиации
МК	– магнитный курс
МКпос	– магнитный курс посадочный
МО	– муниципальное образование
МПУ	– магнитный путевой угол
МРР	– межремонтный ресурс
МСРП	– магнитная система регистрации параметров
МСЧ	– медицинская санитарная часть
МТ	– Министерство транспорта
МТУ	– межрегиональное территориальное управление

НБР ГА	– Национальное бюро расследования авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации Украины
ОАО	– открытое акционерное общество/объединённый авиаотряд (по контексту)
ОАЭ	– объединённая авиаэскадрилья
ОВД	– организация воздушного движения
ОГ	– оперативная группа
ОГПС	– отряд государственной противопожарной службы
ОГБУЗ	– областное государственное бюджетное учреждение здравоохранения
ОИБП	– отдел инспекции по безопасности полётов
ООО	– общество с ограниченной ответственностью
ОПЛГ	– отдел поддержания лётной годности
ОПРС	– отдельная приводная радиостанция
ОрВД	– организация воздушного движения
п.	– пункт
ПВП	– правила визуальных полётов
ПШЛС	– программа подготовки лётного состава
ППП	– правила полётов по приборам
ППР	– после последнего ремонта
ПСП БПСО	– поисково-спасательное подразделение Байкальского поисково-спасательного отряда
ПСР	– поисково-спасательные работы
ПСЧ	– пожарно-спасательная часть
ПЧ ФПС по РБ	– пожарная часть Федеральной противопожарной службы по Республике Бурятия
РД	– рулёжная дорожка
РЗГА	– Ростовский завод гражданской авиации
РКК	– региональная квалификационная комиссия
РЛЭ	– руководство по лётной эксплуатации
РПП	– руководство по производству полётов
РУ	– региональное управление
РФ	– Российская Федерация

с. ш.	– северная широта
САТ	– Сахалинские Авиатрассы
САХ	– средняя аэродинамическая хорда
СК РФ	– Следственный комитет Российской Федерации
СУТ	– следственное управление на транспорте
ТО	– техническое обслуживание
УВД	– управление воздушным движением
УК	– Уголовный кодекс
УТО	– учебно-тренировочный отряд
УТЦ	– учебно-тренировочный центр
ФАП-147	– Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полётов (полётным диспетчерам) гражданской авиации», утверждены приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147
ФАС	– Федеральная авиационная служба
ФАУ	– федеральное автономное учреждение
ФГБУ	– федеральное государственное бюджетное учреждение
ФГБОУВО	– федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
ФГУП	– федеральное государственное унитарное предприятие
ФСБ	– Федеральная служба безопасности
ФСНСТ	– Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
ЦРБ	– центральная районная больница
ЦУП	– центр управления полётами
QFE	– атмосферное давление на высоте аэродрома или на уровне порога ВПП
QNH	– атмосферное давление аэродрома, приведённое к среднему уровню моря по стандартной атмосфере
UTC	– скоординированное всемирное время

**Общие сведения**

27.06.2019, в 10:25 местного времени (02:25 UTC)<sup>1</sup>, днём, при выполнении посадки на аэродроме Нижнеангарск (Республика Бурятия) произошло АП с самолётом Ан-24РВ RA-47366, эксплуатант АО «Авиакомпания «Ангара». На борту ВС находилось 43 пассажира, включая ребёнка до 2-х лет, и 4 члена экипажа. При АП погибли 2 члена экипажа, ВС сгорело в наземном пожаре.

Информация об АП поступила в МАК в 05:10 27.06.2019.

Расследование АП проводится комиссией, назначенной приказом Председателя КРАП МАК от 27.06.2019 № 14/916-р.

В соответствии с Приложением 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации уведомление об АП было направлено на Украину – государство разработчик и изготовитель ВС и двигателей.

В расследовании принимают участие специалисты НБР ГА, ГП «Антонов» и ГП «Ивченко-Прогресс».

Расследование начато – 27.06.2019.

27.06.2019 следователем Братского следственного отдела на транспорте Восточно-Сибирского СУТ СК РФ возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного частью 3 статьи 263 УК РФ.

---

<sup>1</sup> Здесь и далее время UTC, местное время соответствует UTC + 8 ч.



## 1. Фактическая информация

### 1.1. История полёта

25.06.2019 для выполнения 26.06.2019 регулярных коммерческих пассажирских перевозок были запланированы рейсы: AGU-99 по маршруту: Иркутск – Нижнеангарск; AGU-199 по маршруту: Нижнеангарск – Улан-Удэ; AGU-200 по маршруту: Улан-Удэ – Нижнеангарск; AGU-100 по маршруту: Нижнеангарск – Иркутск (Рис. 1), и назначен экипаж АО «Авиакомпания «Ангара» (далее – авиакомпания) в составе: КВС, пилота-инспектора, 2П, бортмеханика и бортпроводника. В задание на полёт № 28215, подписанном командиром ЛО № 1 авиакомпании, вписано выполнение задачи 1 раздела 2 ППЛС Ан-24, Ан-26 и п. 6.3 ФАП-147.

**Примечание:** 1. ППЛС Ан-24, Ан-26 1.2.1:

*Раздел 2. Подготовка второго пилота к вводу в строй в качестве командира ВС (КВС под наблюдением).*

*Задача 1. Лётная тренировка второго пилота в производственных условиях».*

2. ФАП-147:

*«6.3. Кроме требований, установленных в пунктах 6.1 и 6.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства линейного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «самолет»:*

*а) должен иметь налет не менее 1500 ч в качестве пилота самолета, в который засчитывается не более 100 часов налета на тренажере.*

*В указанный налет входит:*

*500 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением; или 250 ч в качестве командира воздушного судна; или не менее 70 ч в качестве командира воздушного судна и не менее 180 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением»<sup>2</sup>.*

Фактически в полётах планировалась оценка работы 2П перед вводом в строй в качестве КВС. Оценку работы 2П должен был провести пилот-инспектор авиакомпании, включённый в состав экипажа.

---

<sup>2</sup> Здесь и далее, если не оговорено особо, в ответах организаций, объяснительных и других цитируемых документах сохранена авторская редакция.

**Примечание:** Из пояснительной записки командира ЛО №1 авиакомпании от 02.07.2019:

«С целью оценки работы второго пилота перед вводом в строй в качестве командира ВС в состав экипажа был включён пилот-инспектор ОИБП авиакомпании (Фамилия и инициалы), имеющий большой инструкторский опыт и опыт выполнения самостоятельных полётов на ВС Ан-24 и Ан-26».



Рис. 1. Маршруты полётов ВС 26.06.2019 и 27.06.2019

26.06.2016, в 00:00, экипаж прошёл предполётный медицинский контроль в здравпункте АО «Международный аэропорт Иркутск» и приступил к предполётной подготовке.

Приблизительно за 30 мин до принятия решения на вылет КВС почувствовал ухудшение самочувствия и доложил командиру ЛО №1 авиакомпании. Командир ЛО №1 авиакомпании, после получения информации от КВС о состоянии его здоровья, произвёл замену КВС пилотом-инспектором.

**Примечание:** Из пояснительной записки командира ЛО №1 авиакомпании от 02.07.2019:

«...в 07.30 МВ мне поступило телефонное сообщение от КВС (Фамилия и инициалы) о его плохом самочувствии.

В ситуации, связанной с дефицитом времени (45 минут до вылета), имея твёрдую уверенность в большом опыте самостоятельных полётов (Фамилия и инициалы пилота-инспектора), я дал разрешение на замену

*командира ВС (Фамилия и инициалы) пилотом-инспектором для выполнения запланированного рейса с фиксацией его фамилии на титульном листе полётного задания в графе «Командир ВС<sup>3</sup>».*

В 00:20 экипаж в составе: пилота-инспектора, 2П, бортмеханика и бортпроводника – произвёл взлёт с аэродрома Иркутск. Взлёт выполнил 2П. Полёт до аэродрома Нижнеангарск с пассажирами на борту прошёл без замечаний, посадку на аэродроме выполнил 2П в 01:45.

После дозаправки ВС и посадки пассажиров, в 02:40, 2П выполнил взлёт с аэродрома Нижнеангарск. Полёт до аэродрома Улан-Удэ (Мухино) с пассажирами на борту прошёл без замечаний, посадку на аэродроме выполнил 2П в 04:00.

**Примечание:** *Из объяснений 2П от 03.07.2019:*

*«...Взлет в а/п Иркутск выполнялся справа, контроль и ведение радио связи осуществлялось слева, правое кресло занимал я на всех этапах полетов 26 и 27.06.2019. Взлет и полет по маршруту Иркутск – Нижнеангарск проходил без отклонений. Посадка в а/п Нижнеангарск выполнялась справа, контроль и ведение радио связи слева.*

*...Взлет и полет по маршруту Нижнеангарск – Улан-Удэ проходил без отклонений. Заход на посадку в а/п Улан-Удэ выполнялся справа, контроль и ведение радио связи слева. Посадка без отклонений».*

По расписанию вылет рейса AGU-200 по маршруту Улан-Удэ – Нижнеангарск был запланирован на 04:50. Из-за погодных условий на аэродроме Нижнеангарск, которые были хуже минимума аэродрома (АНП аэродрома: ПВП 600 x 2000; РПП авиакомпании: визуальный заход 2100 x 5000), вылет рейса вначале переносился каждый час, а затем, по согласованию с ЦУП авиакомпании, был перенесён на 00:30 27.06.2019. Экипаж перед полётом отдыхал в гостинице «Полёт», расположенной в непосредственной близости от аэропорта.

**Примечание:** *1. Из объяснений 2П от 03.07.2019:*

*«Вылет рейса AGU-200 был отложен в связи с ухудшением метеоусловий в а/п Нижнеангарск. Каждый час я с КВС смотрели изменение погоды в метеослужбе а/п Улан-Удэ. Погода была ниже минимума, экипаж находился в самолёте, т.к. ждали улучшения погодных метеоусловий... В 18.00 местного времени поступила информация о переносе рейса*

---

<sup>3</sup> В копии от 26.06.2019 полётного задания, переданного правоохранительными органами г. Улан-Удэ в адрес комиссии, в графе «Командир ВС» отсутствует фамилия пилота-инспектора, а фамилия, имя и отчество КВС зачёркнуто карандашом.

*AGU-200 на 27.06.2019, т.к. улучшения погоды не было. Экипаж отправился в гостиницу а/п Улан-Удэ для отдыха».*

*2. Из объяснений начальника ЦУП авиакомпании от 01.07.2019:*

*«26 июня рейс вылететь не смог по расписанию (в 04:50 UTC) по метеоусловиям а/п-та Нижнеангарска, до конца срока м/у-ия не улучшились. Приняли решение перенести время вылета на 27 июня на 00:30 UTC».*

26.06.2019, с 23:24 до 23:30, экипаж прошёл медицинский осмотр в здравпункте ООО «Аэропорт Байкал» и приступил к предполётной подготовке.

В 23:36 в помещении АМГС Улан-Удэ экипаж ознакомился с метеорологической информацией и получил пакет с картографической информацией по маршруту полёта.

27.06.2019 перед взлётом ВС: заправка топливом составляла 3000 кг, взлётный вес самолёта – 22405 кг, центровка – 25.0% САХ, что не выходило за ограничения, установленные РЛЭ самолёта Ан-24РВ. На борту ВС находилось 43 пассажира, включая одного ребёнка до 2-х лет на руках. Общий вес груза, багажа и почты составлял 734 кг.

В 01:03 пилот-инспектор произвёл взлёт ВС с аэродрома Улан-Удэ (Мухино). Полёт выполнялся на эшелоне 170 (5200 м) с включённым автопилотом.

В 01:53:41 экипаж установил связь с диспетчером КДП МВЛ аэродрома Нижнеангарск (далее – диспетчер КДП), доложил о расчётном времени прибытия и запросил погодные условия: *«С добрым утром, 366, прибытие к вам на схему в 16 минут, будьте добры, погоду вашу».*

В 01:53:50 диспетчер КДП передал экипажу погодные условия на аэродроме и схему захода на посадку на ВПП 05: *«47366, доброе утро, понял, погода Нижнеангарска за 1.30: ветер 70°, 2, видимость более 10, облачность незначительная кучево-дождевая на 1500, температура 20°, QFE 713 мм, полоса 05 сухая, сцепление 0.6, рассчитывайте заход по ОПРС на ВПП 05, далее визуальное маневрирование на ВПП 05. Вход в зону доложите».*

Экипаж подтвердил получение информации и передал диспетчеру КДП загрузку ВС и требуемую заправку топливом: *«У нас 42<sup>4</sup> пассажира на борту, багажа 428 кг, груза 218, почты 88, нужна будет заправка предельная 4600».*

Диспетчер КДП подтвердил получение информации.

В 02:07:56 экипаж вышел на связь с диспетчером КДП, доложил условия полёта и запросил заход на посадку с курсом 225°: *«Нижнеангарск вышка, ещё раз доброе утро,*

---

<sup>4</sup> Экипаж передал количество пассажиров без учёта ребёнка возрастом до 2-х лет.

46366, эшелон 100 ..., рубеж 54, эшелон 170, метеоинформацию имею, QFE семь один три мм, заход ОПРС, разрешите по схеме с курсом два...225 заход».

В 02:08:19 диспетчер КДП подтвердил получение информации и передал указание экипажу следовать на эшелоне 170, снижение по расчёту, выход на привод на эшелоне 100 (3050 м): «47366, доброе утро, рубеж 54 подтверждаю, опознаны, следуйте эшелон 170, снижение по расчёту, на привод занять эшелон 100».

В 02:08:37 экипаж доложил о начале снижения и запросил посадку с курсом 45°: «366, сию начало, расчёт начала снижения, на привод эшелон 100, и... с курс...по схеме 225 с курсом 45 посадочным».

В 02:08:51 диспетчер КДП разрешил заход на посадку ВПП 23 (МКпос=225°) и передал метеорологические условия на аэродроме: «366, понял, рассчитывайте заход на ВПП 23, снижайтесь на ОПРС эшелон 100, погода Нижнеангарска за 02:00: ветер 50° 3, видимость более 10, облачность незначительная кучево-дождевая на 1500, температура 20°, QFE 713 мм, полоса будет для вас двадцать третья, сухая, сцепление 0.6».

Схема захода на посадку ОПРС ВПП 23 показана на Рис. 2.

В 02:09:54 экипаж приступил к снижению до эшелона 100.

В 02:11:35 на снижении отказал левый двигатель, экипаж выполнил действия для флюгирования ВВ, отключил автопилот и доложил диспетчеру КДП: «47366, отказ двигателя. Отказ левого двигателя».

**Примечание:** Из объяснений 2П от 03.07.2019:

*«После прохода рубежа 64 км с Нижнеангарском произошло колебание и уменьшение давления масла по ИКМ левого двигателя. Это было замечено бортмехаником и сфотографировано им на телефон. Далее произошло автоматическое флюгирование левого двигателя. КВС отключил автопилот».*

Активное пилотирование осуществлял пилот-инспектор.

На запрос диспетчера КДП о решении на посадку, пилот-инспектор ответил: «Будем садиться, заход».

В 02:12:33 диспетчер КДП проинформировал экипаж о безопасной высоте и разрешил снижение до 2100 м: «366, безопасная высота, нижний безопасный эшелон 100, безопасная высота полёта в радиусе 300 кил... 30 км 2150, заход с курса, снижайтесь 2100 по QFE 713 мм». Экипаж подтвердил получение информации.

В 02:13 диспетчер КДП объявил на аэродроме сигнал «Тревога».

В 02:14:34 экипаж доложил о занятии эшелона 100: «366, заняли 3000, эшелон 100, 3050».

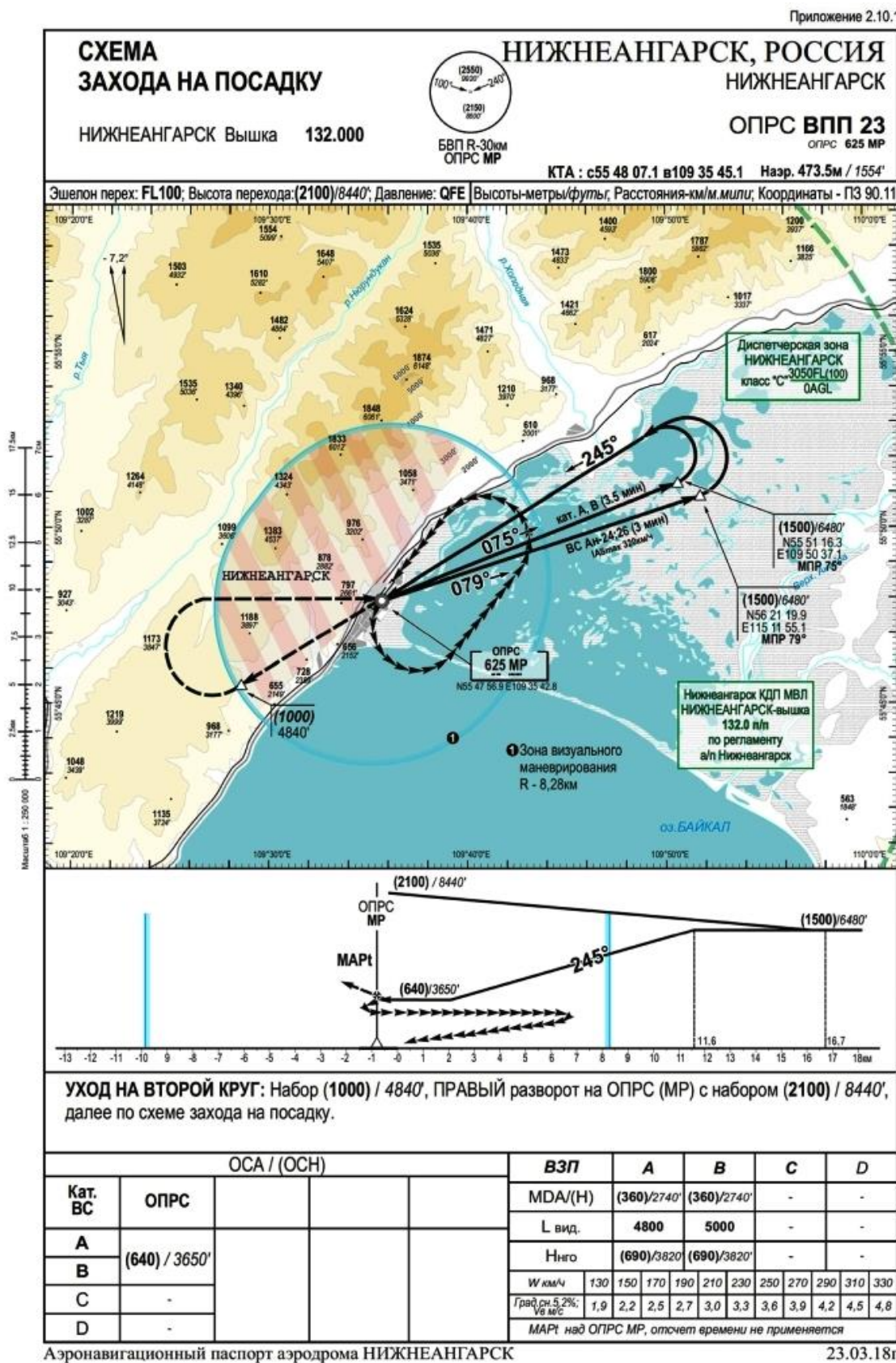


Рис. 2. АНП аэродрома Нижнеангарск. Схема захода на посадку ОПРС ВПП 23



В 02:14:45 диспетчер КДП разрешил заход по ОПРС и снижение до 2100 м: «366, прямой пеленг 218, заход ОПРС разрешаю, эшелон перехода 100, по QFE 713 мм, снижайтесь по схеме 2100 м на ОПРС». Экипаж подтвердил получение информации.

В 02:16:16 диспетчер КДП подтвердил получение информации и разрешил снижение 1500 м: «366, ОПРС подтверждаю, продолжайте заход, на ... снижайтесь по схеме к спаренному 1500 м».

В 02:16:06 экипаж доложил об установке давления и занятии высоты 2100 м.

Траектория<sup>5</sup> полёта ВС при выходе в район аэродрома и заходе на посадку показана на Рис. 3.

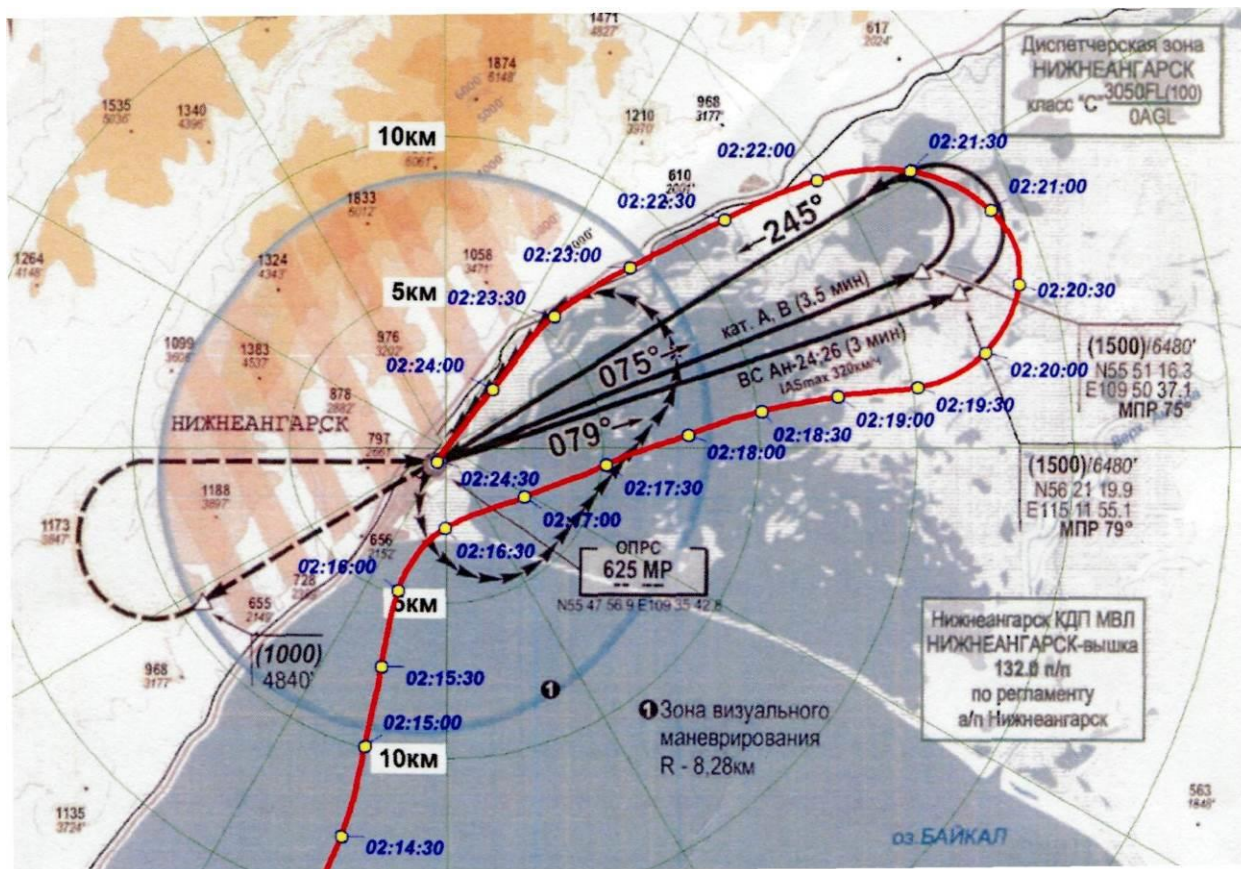


Рис. 3. Траектория полёта ВС при входе в район аэродрома и заходе на посадку

В 02:18:08 на запрос диспетчера КДП о наличии на борту опасных грузов экипаж ответил: «47366, опасных грузов на борту нет».

В 02:18:20 экипаж запросил у диспетчера КДП готовность аварийно-спасательной группы: «Понял. Готовьте аварийно-спасательную группу».

Диспетчер ответил об объявлении на аэродроме сигнала «Тревога»: «Понял, тревога объявлена».

В 02:18:26 экипаж доложил о занятии высоты 1500 м и о своём местоположении: «366, занял 1500, над спаренным».

<sup>5</sup> Траектория полёта ВС построена с использованием информации, зарегистрированной МСРП-12-96.

В 02:18:29 диспетчер КДП разрешил левый разворот на ОПРС и снижение до 640 м: «366, азимут 88, удаление 11, снижение левым спаренным по схеме снижайтесь 640 м на ОПРС». Экипаж подтвердил получение информации.

В 02:22:18 экипаж доложил о занятии высоты 640 м и визуальной видимости ВПП: «47366, занял 640, полосу наблюдаю».

В 02:22:23 диспетчер КДП разрешил экипажу заход на ВПП 23 с применением визуального маневрирования: «640, понял, заход с применением визуального маневрирования на ВПП 23 разрешаю, готовность к посадке доложить». Экипаж подтвердил получение информации.

В 02:23:14 диспетчер передал экипажу информацию о направлении и скорости ветра на посадке: «366, ветер 60° 4». Экипаж подтвердил получение информации.

В 02:23:49 экипаж доложил о готовности к посадке: «366, снижаюсь, к посадке готов».

В 02:23:52 диспетчер КДП разрешил экипажу выполнение посадки: «366, ВПП 23, посадку разрешаю».

В 02:23:24, после касания ВПП ВС основными колёсами шасси, экипаж доложил о посадке: «366, посадка».

После посадки ВС стало уклоняться вправо, сошло с БВПП, пробежало по грунту, пробило забор ограждения аэродрома, столкнулось со зданием очистных сооружений и остановилось. При столкновении со зданием самолёт загорелся. Бортпроводник эвакуировал пассажиров через багажную дверь. 2П не смог эвакуировать КВС и бортмеханика, которые оказались зажатыми в горячей кабине ВС и находились без движений. 2П покинул самолёт через левый передний аварийный люк.

## 1.2. Телесные повреждения

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие лица
Со смертельным исходом	2	0	0
Серьёзные	1	9	0
Незначительные/отсутствуют	1/0	23/11	2 <sup>6</sup> /0

## 1.3. Повреждения воздушного судна

ВС сгорело в наземном пожаре.

<sup>6</sup> Рабочие, находившиеся в здании очистных сооружений.



#### 1.4. Прочие повреждения

На месте АП повреждены: здание, технологическое оборудование очистных сооружений, автомобиль типа КАМАЗ, автомобиль типа ГАЗ, дизельная генераторная установка и ограждения очистных сооружений и аэродрома.

#### 1.5. Сведения о личном составе

##### Пилот-инспектор

Должность	Пилот-инспектор ВС Ан-24, Ан-26 (приказ АО «Авиакомпания «Ангара» от 14.05.2005 № 174/л)
Пол	Мужской
Возраст	58 лет
Образование	Омское лётно-техническое училище ГА, 1982 г., специальность – лётная эксплуатация самолётов, присвоена квалификация – пилот гражданской авиации, диплом ГТ-I № 211522, выдан 29.06.1982. В 1991 г. переподготовка в Кировоградском высшем лётном училище ГА «по программе пилота воздушных судов Ан-24 и Ан-26», удостоверение выдано 25.07.1991, регистрационный номер 4254. В 2012 г. обучение в ФГУП «ВС УТЦ» по программе «Первоначальная подготовка лётно-инструкторского состава»
Свидетельство	Свидетельство линейного пилота II П № 000473, выдано РКК ВС РУ ФАС России 11.11.1996, срок действия – бессрочно. Квалификационные отметки: «Самолёт многодвигательный сухопутный Ан-24, второй пилот» от 10.10.1991; «Самолёт многодвигательный сухопутный Ан-26, второй пилот» от 22.03.2006; «Самолёт многодвигательный сухопутный Ан-24 КВС-стажёр» от 10.06.2008; «Самолёт многодвигательный сухопутный Ан-24. Командир воздушного судна, Captain Ан-24» от 26.09.2008;

	«Самолёт многодвигательный сухопутный Ан-24, Ан-26-100. Командир воздушного судна, Captain Ан-24, Ан-26-100» от 24.09.2009
Медицинское заключение	ВЛЭК МСЧ АО «Международный Аэропорт Иркутск», медицинское заключение 1 класса ВТ № 074602 от 22.05.2019: «Признан годным к работе линейным пилотом», действительно до 22.05.2020
Минимум погоды на ВС Ан-24, Ан-26	Посадка: нижняя граница облачности – 50 м, видимость – 700 м; взлёт: видимость – 300 м (приказ директора АО «Авиакомпания «Ангара» от 03.10.2018 № 1034)
Налёт на 27.06.2019:	
– общий	15167 ч 15 мин (Ан-2, Ан-24, Ан-26)
– на Ан-24, Ан-26	10667 ч 51 мин
– на Ан-24 качестве КВС	3468 ч 15 мин
– на Ан-26 качестве КВС	2092 ч 25 мин
– за июнь всего	28 ч 10 мин
– за июнь в качестве КВС	28 ч 10 мин
– за июнь Ан-24РВ	23 ч 05 мин,
– за июнь Ан-26	05 ч 05 мин
– за последние трое суток	04 ч 40 мин
– в день происшествия	01 ч 22 мин
Рабочее время (до момента АП) <sup>7</sup>	02 ч 55 мин
Тренажёр	20.05.2019, КТС Ан-24 (Ан-26) центра по подготовке авиационных специалистов Иркутского филиала МГТУ ГА под руководством инструктора-экзаменатора тренажёра. Вывод: «Квалификации линейного пилота соответствует»
Дата последней проверки техники пилотирования	06.11.2018, пилотом-инструктором-экзаменатором АО «Авиакомпания «Ангара». Вывод: «Может выполнять полёты на ВС Ан-24 в качестве пилота

<sup>7</sup> Для всех членов экипажа ВС рабочее время рассчитано от времени прохождения медицинского осмотра.

	инструктора при метеоусловиях: взлёт – б/ох300 м; посадка – 50 x 700 м. Квалификации линейного пилота ГА соответствует»
Дата последней проверки самолётовождения	05.04.2019, старшим штурманом ЛО № 1, инструктором-экзаменатором АО «Авиакомпания «Ангара». Общая оценка «Пять» (вывод проверяющего в лётной книжке не записан)
Допуск к инструкторской работе <sup>8</sup>	12.04.2012, приказ № 120/к ВС МТУ Росавиации: «Допустить к полётам в качестве пилота-инструктора ВС Ан-24, Ан-26, Ан-26-100»
Допуск к полётам без штурмана	Приказ <sup>9</sup> командира ЛО № 2 Иркутского объединённого авиационного отряда ВСУ ГА от 31.10.1991
Допуск к полётам в незакреплённом составе экипажа	Приказ по АО «Авиакомпания «Ангара» от 15.06.2010 № 774
Подготовка к ВЛП	Допущен к полётам в весенне-летнем периоде 2019 г., приказ командира ЛО № 1 АО «Авиакомпания «Ангара» от 23.04.2019 № 0411
КПК	03.12.2018 – 07.12.2018, АУЦ ФГБОУВО «Санкт-Петербургский государственный университет ГА», удостоверение выдано 07.12.2018, регистрационный номер 47627
Предварительная подготовка	20.05.2019, под руководством командира ЛО № 1 АО «Авиакомпания «Ангара»
Предполётная подготовка	В аэропорту Улан-Удэ перед вылетом
Предполётный отдых	В гостиничных условиях, не менее 12 ч
Предполётный медицинский осмотр	Медицинским работником здравпункта ООО «Аэропорт Байкал» (г. Улан-Удэ)
Инциденты и АП в прошлом	Нет

<sup>8</sup> Допуск записан в разделе «Особые отметки» свидетельства линейного пилота.

<sup>9</sup> В лётном деле приказ отсутствует, в свидетельстве линейного пилота и в лётной книжке имеется запись о допуске к полётам без штурмана, номер приказа не указан.

После окончания Омского летного училища ГА в 1982 г. пилот-инспектор работал в Киренском объединённом авиаотряде на должности 2П ВС Ан-2. В октябре 1990 г. назначен на должность командира ВС Ан-2.

В апреле 1991 г. переведён в Иркутский объединённый авиаотряд ВСУ ГА на должность 2П ВС Ан-24 второго лётного отряда.

В апреле 1992 г. переведен в ОАО «Авиакомпания «Байкал» на должность 2П ВС Ан-24. В июне 2002 г. уволен по сокращению численности штата работников.

С июня 2002 г. по май 2005 г. работал в организациях, не связанных с авиационной деятельностью.

В мае 2005 г. принят на работу в ОАО «Иркутский авиаремонтный завод № 403» на должность 2П ВС Ан-24.

В сентябре 2005 г. переведён в ЗАО «Авиакомпания «Ангара» на должность 2П ВС Ан-24. В сентябре 2008 г. назначен на должность КВС ВС Ан-24. В январе 2013 г. переведён в инспекцию по безопасности полётов на должность пилота-инспектора ВС Ан-24, Ан-26.

## 2П

Должность	Второй пилот Ан-24, Ан-26 (приказ директора АО «Авиакомпания «Ангара» от 04.07.2018 № 155/л)
Пол	Мужской
Возраст	43 года
Образование	Балашовское ВВАУЛ, 1998 г., присуждена квалификация – инженер-пилот по специальности «Командная тактическая авиация, эксплуатация воздушного транспорта», диплом БВС 0826635 выдан 11.06.1998. В 2013 - 2014 гг. обучение в ФГУП «ВС УТЦ» по программе «Переподготовка пилотов на ВС Ан-24, 26, 26-100», свидетельство № 92-14
Свидетельство	Свидетельство коммерческого пилота № 0026700, выдано ВС МТУ Росавиации 26.01.2017, срок действия – бессрочно, квалификационные отметки: «самолёт (airplane) AN24 Co-pilot, Ан-2/AN2, Ан-26/AN26 Co-pilot; Полёты по правилам полётов по приборам – самолёт (instrument airplane)»

Медицинское заключение	ВЛЭК МСЧ АО «Международный Аэропорт Иркутск», медицинское заключение 1 класса ВТ № 075330 от 19.02.2019: «Признан годным к работе линейным пилотом», действительно до 19.02.2020
Налёт на 27.06.2019: – общий – на Ан-24 – на Ан-26 – за июнь – за последние трое суток – в день происшествия	6012 ч 24 мин (Л-410, Ан-2, Ан-24, Ан-26) 1325 ч 45 мин 538 ч 40 мин 27 ч 55 мин 04 ч 40 мин 01 ч 22 мин
Рабочее время (до момента АП)	02 ч 57 мин
Тренажёр	11.04.2019, КТС Ан-24 (Ан-26) центра по подготовке авиационных специалистов Иркутского филиала МГТУ ГА под руководством инструктора-экзаменатора тренажёра. Вывод командира ЛО № 1: «К полётам допускается»
Дата последней проверки техники пилотирования	21.11.2018, пилотом-инструктором-экзаменатором АО «Авиакомпания «Ангара». Вывод: «Может выполнять полёты на ВС Ан-24 в качестве второго пилота с правом взлёта, посадки. Квалификации коммерческого пилота ГА соответствует».
Дата последней проверки самолётовождения	20.02.2019, старшим штурманом ЛО № 1, инструктором-экзаменатором АО «Авиакомпания «Ангара». Общая оценка «Пять» (Вывод проверяющего в лётной книжке не записан)
Допуск к полётам без штурмана	Приказ и. о. командира ЛО № 1 АО «Авиакомпания «Ангара» от 05.04.2016 № 0122
Допуск к полётам в незакреплённом составе экипажа	Приказ и. о. командира ЛО № 1 АО «Авиакомпания «Ангара» от 21.07.2017 № 0721
Подготовка к ВЛП	Допущен к полётам в весенне-летнем периоде 2019 г., приказ командира ЛО № 1 АО «Авиакомпания «Ангара» от 23.04.2019

	№ 0411
КПК	03.12.2018 – 07.12.2018, АУЦ ФГБОУВО «Санкт-Петербургский государственный университет ГА», удостоверение выдано 07.12.2018, регистрационный номер 47629
Предварительная подготовка	22.03.2019 под руководством заместителя командира ЛО № 1 АО «Авиакомпания «Ангара»
Предполётная подготовка	В аэропорту Улан-Удэ под руководством КВС
Предполётный отдых	В гостиничных условиях, не менее 12 ч
Предполётный медицинский осмотр	Медицинским работником здравпункта ООО «Аэропорт Байкал» (г. Улан-Удэ)
Инциденты и АП в прошлом	Нет

После окончания Балашовского ВВАУЛ 2П уволился из Вооружённых сил РФ.

В октябре 1999 г. принят на работу в ООО «Самара-Авиа» на должность 2П ВС Ан-2.

В мае 2012 г. уволился по собственному желанию и принят на работу в ЗАО «Авиакомпания «Ангара» на должность 2П ВС Ан-2. В июле 2015 г. переведён на должность КВС ВС Ан-2. В октябре 2016 г., после обучения и прохождения программы переподготовки, переведён на должность 2П ВС Ан-24, Ан-26.

В марте 2018 г. уволился по собственному желанию и в апреле 2018 г. принят на работу в АО «Авиакомпания «Байкал» на должность 2П ВС Ан-24.

В июле 2018 г. уволился и был принят на работу в АО «Авиакомпания «Ангара» на должность 2П ВС Ан-24, Ан-26.

### **Бортмеханик**

Должность	Бортмеханик Ан-24, Ан-26 (приказ директора ОАО «Авиакомпания «Ангара» от 03.06.2013 № 130/л)
Пол	Мужской
Возраст	57 лет
Образование	Егорьевское авиационное техническое училище, 1982 г., «присвоена профессия – авиационный механик 2 класса», свидетельство № 316, выдано 18.01.1982. Московский институт инженеров гражданской авиации, 1989 г., специальность – «эксплуатация

	<p>летательных аппаратов и двигателей», присвоена квалификация – «инженер-механик», диплом ТВ № 161103, выдан 16.06.1989, регистрационный № 3-6738.</p> <p>В 1989 г. переподготовка в Кировоградском высшем лётном училище ГА «по программе бортмеханика воздушных судов Ан-24 и Ан-26», удостоверение выдано 27.12.1989, регистрационный номер 1965</p>
Свидетельство	Свидетельство бортинженера (бортмеханика) № 0026451, выдано ВС МТУ Росавиации 25.01.2018, срок действия – бессрочно, квалификационные отметки: «самолёт (airplane) AN24, AN26»
Медицинское заключение	ВЛЭК МСЧ АО «Международный Аэропорт Иркутск», медицинское заключение 1 класса ВТ № 075181 от 19.12.2018: «Признан годным к работе бортмехаником», действительно до 19.12.2019
Налёт на 27.06.2019:	
- общий	12853 ч 19 мин (Ан-24, Ан-26, Ту-154, Ил-76)
– на Ан-24	7149 ч 00 мин
– на Ан-26	1616 ч 45 мин
– за июнь	30 ч 10 мин
– за последние трое суток	04 ч 40 мин
– в день происшествия	01 ч 22 мин
Рабочее время (до момента АП)	02 ч 59 мин
Дата последней проверки практической работы	18.06.2019, бортмехаником-инструктором-экзаменатором АО «Авиакомпания «Ангара». Вывод: «Может выполнять полёты в качестве бортмеханика. Квалификации бортмеханика ГА соответствует»
Допуск к полётам в незакреплённом составе экипажа	Приказ директора ЗАО «Авиакомпания «Ангара» от 12.01.2011 № 3
Подготовка к ВЛП	Допущен к полётам в весенне-летнем периоде

	2019 г., приказ командира ЛО № 1 АО «Авиакомпания «Ангара» от 23.04.2019 № 0411
КПК	04.02.2019 – 08.02.2019, АУЦ ФГБОУВО «Санкт-Петербургский государственный университет ГА», удостоверение выдано 08.02.2019, № 49094
Предварительная подготовка	17.04.2019 под руководством заместителя командира ЛО № 1 АО «Авиакомпания «Ангара»
Предполётная подготовка	В аэропорту Улан-Удэ под руководством КВС
Предполётный отдых	В гостиничных условиях, не менее 12 ч
Предполётный медицинский осмотр	Медицинским работником здравпункта ООО «Аэропорт Байкал» (г. Улан-Удэ)
Инциденты и АП в прошлом	Нет

После окончания Егорьевского авиационного училища ГА бортмеханик работал в Надымском объединённом авиаотряде Тюменского управления ГА на должности авиатехника самолётов 3 разряда. В июле 1982 г. переведён на должность авиатехника 3 класса.

В феврале 1984 г. переведён Иркутским ОАО в АТБ на должность техника. В октябре 1989 г. переведён на должность бортмеханика ВС Ан-24 во второй лётный отряд.

В апреле 1992 г. переведён в ОАО «Авиакомпания «Байкал» на должность бортмеханика ВС Ан-24. В апреле 1996 г. переведён на должность бортиженера ВС Ил-76.

В мае 2000 г. уволен и принят на работу в ЗАО «Авиапредприятие «Тесис» (г. Москва) на должность бортового инженера ВС Ил-76.

В мае 2002 г. переведён в Иркутский филиал ЗАО «Авиапредприятие «Тесис» на должность бортового инженера ВС Ил-76. В январе 2003 г. уволился по собственному желанию.

В феврале 2003 г. принят на работу в ОАО «Авиакомпания «Сибирь» на должность бортиженера ВС Ту-154 в лётный отряд № 2 (г. Иркутск).

В августе 2004 г. уволился по собственному желанию и был принят на работу в Иркутский филиал ЗАО «Авиапредприятие «Тесис» на должность бортового инженера 2 класса ВС Ту-154.

С июля 2005 г. до апреля 2006 г. работал в организациях, не связанных с авиационной деятельностью.

В апреле 2006 г. принят на работу в ОАО «Авиакомпания «Сибирь» на должность бортиженера ВС ТУ-154 в ОАЭ (г. Омск). В сентябре 2006 г. переведён на должность



бортинженера ВС ТУ-154 лётного отряда № 3 (г. Москва). В октябре 2008 г. уволен по сокращению штата работников организации.

В октябре 2008 г. принят на работу в ЗАО «Авиакомпания «Ангара» на должность бортмеханика ВС Ан-24, Ан-26-100.

В марте 2011 г. уволился по собственному желанию и был принят на работу в ООО «ЮТэйр-Экспресс» на должность бортового механика ВС А-24 в авиационное звено Ан-24 (г. Иркутск). В декабре 2011 г. уволился по собственному желанию

В феврале 2012 г. был принят на работу в ООО «Авиакомпания Волга-Днепр» (г. Ульяновск) на должность бортинженера ВС Ил-76. В мае 2012 г. уволился по собственному желанию.

В июне 2013 г. принят на работу в ОАО «Авиакомпания «Ангара» на должность бортмеханика ВС Ан-24, Ан-26.

### **Бортпроводник**

Должность	Бортпроводник Ан-24, Ан-26 (приказ директора ЗАО «Авиакомпания «Ангара» от 30.09.2005 № 32/л)
Пол	Женский
Возраст	40 лет
Образование	2003 г., обучение в ГП УТЦ ВС РУ ВТ (г. Иркутск) по программе «Подготовка бортпроводников для выполнения и обеспечения полётов на внутренних авиалиниях на ВС Ан-24», свидетельство № 61-01
Свидетельство	Свидетельство бортпроводника № 0026481, выдано ВС МТУ Росавиации 03.03.2018, срок действия – бессрочно, квалификационные отметки: «Инструктор (Instructor)»
Медицинское заключение	ВЛЭК МСЧ АО «Международный Аэропорт Иркутск», медицинское заключение РА № 207272 от 16.03.2016: «Признан годным к работе бортпроводником», действительно до 16.03.2021

Налёт на 27.06.2019:	
– общий	10373 ч 27 мин (Ан-24, Ан-26, Ан-148, Ту-154)
– на Ан-24	5457 ч 05 мин
– за июнь	76 ч 35 мин
– в день происшествия	01 ч 22 мин
Рабочее время	03 ч 01 мин
Подготовка к ВЛП	Допущена к полётам в весенне-летнем периоде 2019 г., приказ руководителя службы бортпроводников АО «Авиакомпания «Ангара» от 19.04.2019 № 01/04/п
КПК	04.02.2019 в АУЦ ФГБОУВО «Санкт-Петербургский государственный университет ГА» (г. Иркутск) по программе: «Ежегодная аварийно-спасательная подготовка членов кабинного экипажа ВС Ан-24», сертификат от 04.02.2019, регистрационный номер 17260
Дата последней проверки практической работы	15.10.2018, бортпроводником-инструктором АО «Авиакомпания «Ангара». Вывод: «Квалификации «Бортпроводник ГА РФ» соответствует. Может продолжать выполнять полёты в качестве бортпроводника на ВС Ан-24»
Предполётный отдых	В гостиничных условиях, не менее 12 ч
Предполётный медицинский осмотр	Медицинским работником здравпункта ООО «Аэропорт Байкал» (г. Улан-Удэ)
Инциденты и АП в прошлом	Нет

В январе 2003 г. бортпроводник была принята на работу в ОАО «Иркутский авиаремонтный завод № 403» на должность бортпроводника ВС Ан-24.

В сентябре 2005 г. переведена на работу в ЗАО «Авиакомпания «Ангара» на должность бортпроводника Ан-24, Ан-26.

#### Диспетчер КДП МВЛ

Должность	Диспетчер, осуществляющий непосредственное управление воздушным движением воздушных судов 2 класса (приказ директора ГУДП «Улан-Удэаэронавигация» от 03.03.2003 № 69/к)
-----------	---

Пол	Мужской
Возраст	61 год
Образование	Выборгское авиационное техническое училище ГА, 1978 г., диплом Ю № 055140 выдан 15.06.1978, специальность «техническая эксплуатация самолётов и авиадвигателей», присвоена квалификация «техник-механик». УТО-15 Восточно-Сибирского Управления ГА, 1982 г., курсы «Новая подготовка», свидетельство выдано 30.05.1982
Свидетельство	Свидетельство диспетчера управления воздушным движением СД № 005438, выдано 22.05.2003 ФАС России, действительно до 25.09.2020
Класс	Диспетчер УВД 1 класса (приказ ВКК Росавиации от 31.05.2011 № 5)
Допуск к работе диспетчером	Диспетчером объединённого КДП МВЛ, а/д Нижнеангарск (приказ директора ГУДП «Улан-Удэаэронавигация» от 22.05.2003 № 170/к)
Медицинское заключение	ВЛЭК МСЧ филиала «Аэронавигация Центральной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (г. Красноярск), медицинское заключение III класса, серия ВТ № 054569 от 09.11.2018: «Признан годным к работе диспетчером УВД», действительно до 09.11.2019
КПК	15.09.2016, Сибирский филиал некоммерческого образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Институт аэронавигации» (г. Красноярск), программа «Организация воздушного движения (для диспетчеров УВД)», удостоверение № 014838, регистрационный номер КРС № 3718.14838
Дата последней проверки	02.03.2019 старшим диспетчером структурного подразделения Нижнеангарск Улан-Удэнского центра ОВД филиала «Аэронавигация Восточной

	Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», «общая оценка – 5» (вывод после проверки с записью в книжку диспетчера не предусмотрен)
Предсменный отдых	В домашних условиях, не менее 12 ч
Предсменный медицинский осмотр	Со слов диспетчера, самоконтроль
Инциденты и АП в прошлом	Нет

## 1.6. Сведения о воздушном судне



Рис. 4. Самолёт Ан-24РВ RA-47366 до АП

### 1.6.1. Планер ВС

Тип ВС	Самолёт Ан-24РВ
Серийный (заводской) номер	77310804
Изготовитель, дата выпуска	Киевское АПО (Украина), 16.09.1977
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	RA-47366
Свидетельство о регистрации	№ 3440, выдано управлением инспекции по безопасности полётов ФНСТ 03.04.2006
Собственник ВС	ОАО «Авиакомпания «САТ»
Эксплуатант	АО «Авиакомпания «Иркут»
Сертификат лётной годности	№ 20222180029, выдан ВС МТУ Росавиации 23.05.2018, действителен до 28.07.2019 (в пределах МРР: 15060 ч, 8660 полётов)

Назначенный ресурс, срок службы, ч/посадок/лет	40000 ч, 25000 посадок, 41 год 11 месяцев до 16.08.2019 (решение ФГУП ГосНИИ ГА от 08.05.2018 № Р1.24.3-18/18, одобрено Росавиацией 21.05.2018)
Наработка с начала эксплуатации на 26.06.2019, ч/посадок	38014 ч, 18584 посадки
Остаток назначенного ресурса на 26.06.2019, ч/посадок/дней	1986 ч, 6416 посадок, 31 день
Количество ремонтов	5, последний ремонт 28.04.2000 в Иркутском АРЗ № 403
Межремонтный ресурс, ч/посадок/лет	15060 ч, 8660 посадок, 19 лет 3 месяца до 28.07.2019 с максимальной взлётной массой 22.5 тонн (решение ФГУП ГосНИИ ГА от 08.05.2018 № Р1.24.3-18/18, одобрено Росавиацией 21.05.2018)
Наработка ППР на 26.06.2019, ч/посадок	14237 ч 40 мин, 8383 посадки
Остаток межремонтного ресурса на 26.06.2019, ч/посадок/дней	822 ч 20 мин, 277 посадок, 31 день
Количество топлива на борту в последнем полете, кг	3000 кг
Последнее периодическое ТО	26.12.2018, по форме Ф-28+подготовка к полётам, выполнено ИАС АО «Авиакомпания «Ангара»», карта-наряд от 26.12.2018 № 375
Оперативное ТО	27.06.2019, по форме А-1+ОВ выполнено ИАС АО «Авиакомпания «Ангара»», карта-наряд от 27.06.2019 № 240/У

### 1.6.2. Основные данные по двигателям

Тип двигателя	АИ-24 2 серии	
Номер силовой установки	1 (левый)	2 (правый)
Заводской номер двигателя	Н47622024	Н4722058
Предприятие-изготовитель	Запорожское моторостроительное производственное объединение (Украина)	
Дата выпуска	17.05.1976	30.06.1967

Назначенный ресурс, ч	25000	22000
Наработка с начала эксплуатации по состоянию на 26.06.2019, ч	21213 ч 14 мин	9671 ч
Остаток назначенного ресурса по состоянию на 26.06.2019, ч	3786 ч 46 мин	12329 ч
Количество ремонтов	8	4
Предприятие, производившее последний ремонт	ОАО «РЗГА № 412» (г. Ростов-на-Дону)	
Дата последнего ремонта	29.07.2018	28.04.2016
Дата установки на самолёт	19.11.2018	16.12.2016
Межремонтный ресурс, ч	4000 ч	3000 ч
Межремонтный срок службы, лет	7 лет	7 лет
Наработка после последнего ремонта по состоянию на 26.06.2019, ч/циклов	307 ч 34 мин/190	1863 ч 52 мин/не указаны
Остаток межремонтного ресурса по состоянию на 26.06.2019, ч	3692 ч 26 мин	1136 ч 08 мин
Остаток межремонтного срока службы по состоянию на 26.06.2019	6 лет 3 дня до 29.07.2025	3 года 2 дня до 28.04.2023
Последнее периодическое ТО	26.12.2018, по форме Ф-28+подготовка к полётам, выполнено ИАС АО «Авиакомпания «Ангара»», карта-наряд от 26.12.2018 № 375	

### 1.6.3. Данные по ВСУ

Тип двигателя	РУ19А-300
Заводской номер	Р615400АР5-1
Предприятие-изготовитель	Тюменский моторный завод
Дата выпуска	24.02.1986
Назначенный ресурс, ч	4288 ч 52 мин
Наработка с начала эксплуатации на 26.06.2019, ч/запусков/запусков	1628 ч 22 мин/9574 циклов
Остаток назначенного ресурса на 26.06.2019, ч	2660 ч 30 мин
Количество ремонтов	1
Предприятие, производившее последний	Тюменский моторный завод

ремонт	
Дата последнего ремонта	09.08.2001
Дата установки на самолёт после последнего ремонта	08.10.2010
Межремонтный ресурс, ч/лет	1500 ч в течение 4 лет 6 месяцев
Наработка после последнего ремонта на 26.06.2019, ч/запусков/запусков	1417 ч 14 мин/6618 циклов
Остаток межремонтного ресурса и срока службы на 26.06.2019, ч/дата	82 ч 46 мин/8 месяцев 26 дней
Последнее периодическое ТО	26.12.2018, по форме Ф-28+подготовка к полётам, выполнено ИАС АО «Авиакомпания «Ангара»», карта-наряд от 26.12.2018 № 375

#### 1.6.4. Данные по воздушным винтам

Тип ВВ	АВ-72	
Место	левый	правый
Заводской номер	С14Л2768	С13Л2255
Дата выпуска	31.12.1981	23.07.1981
Назначенный ресурс, ч	14000 ч	
Наработка с начала эксплуатации на 26.06.2019, ч	13456 ч	13403 ч
Остаток назначенного ресурс, ч	544 ч	597 ч
Количество ремонтов	3	4
Дата последнего ремонта	29.09.2017	30.10.2014
Дата установки на самолёт после последнего ремонта	19.11.2018	11.09.2017
Межремонтный ресурс/межремонтный срок службы, ч/лет	2000 ч/6 лет	
Наработка после последнего ремонта на 26.06.2019, ч	1158 ч	1956 ч
Остаток межремонтного ресурса по состоянию на 26.06.2019, ч	842 ч	44 ч
Остаток межремонтного срока службы по состоянию на 26.06.2019	4 года 3 месяца	1 год 4 месяца

Самолёт эксплуатировался:

- с начала эксплуатации в Хабаровском ОАО Дальневосточного управления ГА;
- с 28.11.1991 до 11.11.1994 – в «МСПТА «Старт»<sup>10</sup> (г. Южно-Сахалинск);
- с 11.11.1994 до 01.03.2013 – в ОАО «Авиакомпания Сахалинские Авиатрассы» (г. Южно-Сахалинск);
- в соответствии с договором от 01.03.2013 № А-22/02-22.5/2013-0081 «На аренду воздушного судна Ан-24РВ» самолёт передан в ООО «Контаэро»;
- в соответствии с договором от 01.05.2013 № А/11-13/01 субаренды воздушного судна Ан-24РВ самолёт передан в ОАО «Авиакомпания «Ангара»;
- в соответствии с договором от 26.03.2018 № А/3-18/03 субаренды воздушного судна Ан-24РВ самолёт передан в АО «Авиакомпания «Байкал»»;
- в соответствии с соглашением от 14.05.2018 «О досрочном расторжении договора субаренды ВС Ан-24РВ № А/3-18/03 от 28.03.2018» самолёт передан в АО «Авиакомпания «Ангара».

Техническое обслуживание самолёта выполнялось ИАС АО «Авиакомпания «Ангара» в соответствии с действующим регламентом ТО самолётов Ан-24, Ан-26, издания 1991 г., г. Москва.

АО «Авиакомпания «Ангара» имеет сертификат организации по ТО № 285-17-085, выданный Росавиацией 22.06.2017, на право технического обслуживания ВС. Сертификат бессрочный.

После выполнения 26.12.2018 ТО по форме Ф-28+подготовка к полётам ВС выполнило до 20.04.2019 141 полёт.

С 20.04.2019 по 22.06.2019 на ВС выполнялись работы по исследованию технического состояния самолёта для продолжения эксплуатации. Работы проводились по программе № 1.24.1.3-19/29, утверждённой главным конструктором ФГУП ГосНИИ ГА 29.03.2019.

После работ по исследованию технического состояния ВС выполнило 2 полёта, третий полёт был аварийным.

## **1.7. Метеорологическая информация**

27.06.2019 погодные условия в районе аэродрома Нижнеангарск определялись: у поверхности земли малоградиентным барическим полем пониженного давления; на высотах – влиянием северной периферии циклона с центром над г. Улан-Батором, с направлением ведущего потока 110° и скоростью 30 км/ч, ложбиной холода, баротропной атмосферой.

---

<sup>10</sup> В записе в формуляре ВС комиссия не смогла расшифровать сокращение «МСПТА».



Прогноз по аэродрому Нижнеангарск с 00:00 до 06:00 27.06.2019:

Ветер у земли 200°–3 м/с, порывы 8 м/с; видимость 10 км; облачность: значительная кучево-дождевая с высотой нижней границы 1200 м от поверхности земли; с 00:00 до 04:00: облачность значительная с высотой нижней границы 270 м, сплошная кучево-дождевая с высотой нижней границы 1200 м от поверхности земли.

Фактические погодные условия на аэродроме Нижнеангарск 27.06.2019:

1. По сигналу «Тревога» в 02:19 (МКпос 225°):

- ветер у земли 050°–3 м/с;
- видимость 10 км;
- облачность: несколько (1-2 октанта) кучево-дождевой с высотой нижней границы 1500 м от поверхности земли;
- температура воздуха +20 °С;
- температура точки росы +12 °С;
- атмосферное давление: QFE 713 мм рт. ст., 951 гПа; QNH 1006 гПа.

2. Контрольный замер параметров ветра по запросу диспетчера в 02:22: ветер у земли: 060°–4 м/с.

3. Погодные условия в 02:30 (местная регулярная метеорологическая сводка):

- ветер у земли: 080°–2 м/с;
- видимость: 10 км;
- облачность: несколько (1-2 октанта) кучево-дождевой с высотой нижней границы 1500 м от поверхности земли;
- температура воздуха: +20 °С.
- температура точки росы: +12 °С.
- давление: QFE 713 мм рт. ст., 951 гПа; QNH 1006 гПа.

## **1.8. Средства навигации, посадки и УВД**

При выполнении захода и посадки ВС на аэродроме работали следующие радиотехнические средства навигации, посадки и УВД:

- отдельная приводная автоматическая радиостанция ПАР-10С (АПРМ 250);
- автоматический радиопеленгатор RDF-734;
- обзорный радиолокатор аэродромный (ДРЛ-7СМ);
- аппаратура отображения радиолокационной информации (АПМ «Коринф»);
- радиостанции «ФАЗАН-19Р5» № 1 и № 2;
- земная станция спутниковой связи;
- система регистрации диспетчерских переговоров «Авитон»;

– аппаратура оповещения занятости взлётно-посадочной полосы.

### **1.9. Средства связи**

При выполнении захода и посадки экипаж ВС вёл радиосвязь с диспетчером КДП МВЛ аэродрома Нижнеангарск (позывной «Нижнеангарск вышка») на частоте 132.0 МГц. Радиосвязь в полёте была устойчивой.

### **1.10. Данные об аэродроме**

Аэродром Нижнеангарск расположен в Республике Бурятия в 3.5 км северо-восточнее посёлка Нижнеангарск, в 477 км севернее г. Улан-Удэ, относится к аэродромам класса «Д» и является гражданским аэродромом.

Свидетельство о государственной регистрации аэродрома № 9/45 выдано 20.10.2016 ВС МТУ Росавиации.

АНП аэродрома зарегистрирован 06.04.2018 № СП1-594 СВ МТУ Росавиации.

Координаты КТА: 55°48'07" с. ш., 109°45'45" в. д., превышение КТА над уровнем моря +473.9 м, магнитное склонение – минус 7°. Оператором аэродрома является ОАО «Аэропорты местных воздушных линий Бурятии» (г. Улан-Удэ).

Поверхность лётного поля аэродрома ровная, почва суглинистая с каменными включениями, при интенсивных осадках подвержена размоканию. Лётная полоса размером 1800 x 150 м.

Аэродром имеет одну взлётно-посадочную полосу: БВП размером 1503 x 32 м; покрытие: аэродромные плиты ПАГ-14 (6 x 2 м). БВП понижается с юго-запада на северо-восток, поперечных уклонов нет. Высота порогов ВПП: ВПП 23 – Н = 469 м, ВПП 05 – Н = 474 м. У порога 05 имеется концевая полоса торможения 150 м.

Магнитные путевые углы взлёта: МПУ = 045° (ВПП-05) и МПУ = 225° (ВПП-23).

Заруливание и выруливание ВС по РД № 1 (ширина 16 м) и РД № 2 (ширина 14 м).

Аэродром имеет перрон для стоянки и обслуживания ВС.

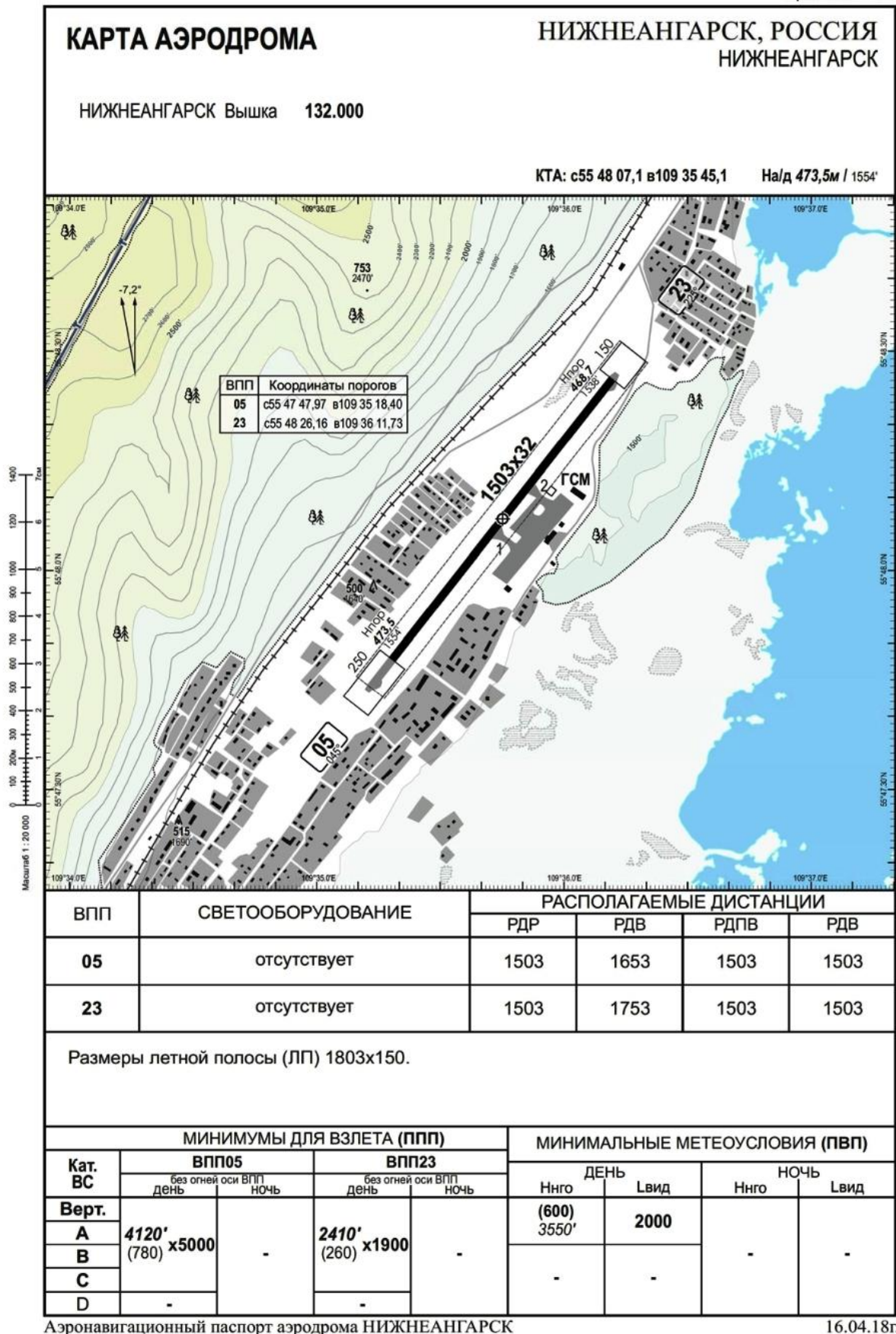
Вертолётные площадки на аэродроме не предусмотрены. Взлёт и посадка вертолётов производятся на ВПП в районе РД № 2.

Площадка для подцепки и отцепки грузов на внешней подвеске расположена на северо-восточном краю перрона.

Запасных ВПП на аэродроме нет.

Светосигнальное оборудование на аэродроме отсутствует. Аэродром используется в светлое время суток. Вид разрешённых полётов – ППП/ПВП.

Карта аэродрома с указанием минимумов аэродрома показана на Рис. 5.



Аэронавигационный паспорт аэродрома НИЖНЕАНГАРСК

16.04.18г.

Рис. 5. Карта аэродрома из АНП аэродрома Нижнеангарск

Состав и размещение радиотехнического оборудования аэродрома показаны на Рис. 6.

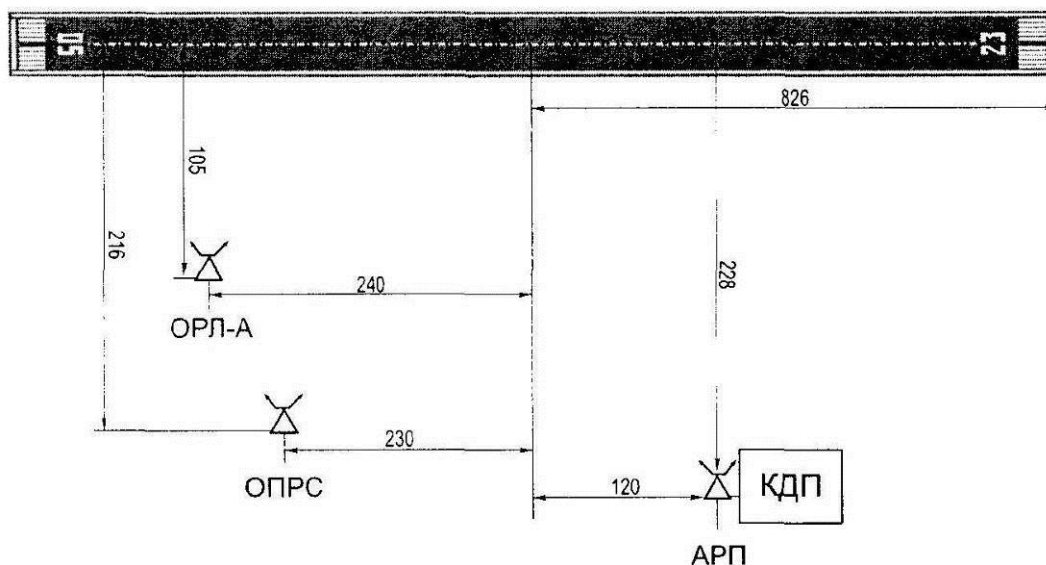


Рис. 6. Состав и размещение радиотехнического оборудования аэродрома

Установленные РПП авиакомпании минимумы для захода на посадку и взлёта приведены на Рис. 7.


		Руководство по производству полетов Эксплуатационные минимумы аэродромов			Часть С Глава 3 Издание: 02	
УСТАНОВЛЕННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ						
Нижнеангарск		Класс В			Россия	
ВПП	Тип ВС	Минимумы для захода на посадку				
		Н п.р. х L вид. (м)		Н мс (м)	Н нго (м)	L вид. (м)
		ОПРС (РЛК)	ОПРС (без РЛК)			
05	Ан-24 Ан-26	870/5000	-	360	2100	5000
23	Ан-24 Ан-26	640/5000	-	360	2100	5000
УСТАНОВЛЕННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА						
Нижнеангарск		Россия				
ВПП	Тип ВС	Нн.г.о.		Вид.		
05	Ан-24 Ан-26	500		3000		
23	Ан-24 Ан-26	500		3000		

Рис. 7. РПП авиакомпании. Установленные минимумы



### 1.11. Бортовые самописцы

На самолёте были установлены регистраторы полётной параметрической информации КЗ-63 и МСРП-12-96 и звуковой регистратор МС-61. Снятые с ВС регистраторы были переданы на исследование в лабораторию МАК, за исключением регистратора КЗ-63, который обгорел в наземном пожаре и считывание информации с него не представляется возможным (Рис. 8).



Рис. 8. Регистратор КЗ-63 после АП

Записи аварийного полёта на МСРП-12-96 и МС-61 имеются, используются комиссией при изучении обстоятельств и установлении причин АП.

### 1.12. Сведения о состоянии элементов воздушного судна и их расположении на месте происшествия

Район АП представляет горную местность, покрытую хвойными и лиственными деревьями, на северном берегу озера Байкал, с превышениями до 1800 м относительно уровня моря. Аэродром находится в предгорной местности на удалении 2.5 км от береговой черты озера Байкал.

Место АП находится в 400 м юго-западнее торца ВПП 05 (Рис. 9). Превышение рельефа местности в месте АП над уровнем моря 472 м.



Рис. 9. Район АП на снимке из космоса

Посадка выполнялась с  $МК = 225^\circ$ . Приземление ВС произошло по оси БВПП. Первое касание БВПП произошло левой основной стойкой шасси на удалении 540 м от входного торца. Через  $\approx 130$  м на БВПП имеются следы начала разрушения шин колёс правой основной стойки шасси (Рис. 10). На удалении  $\approx 1430$  м от входного торца БВПП ВС сошло вправо на грунт (Рис. 11) и продолжило движение. На следах движения ВС по грунту обнаружена шина внешнего колеса правой основной стойки шасси (Рис. 12), а также фрагмент внутреннего колеса (Рис. 13). Через 470 м после схода с БВПП ВС пробило забор ограждения аэродрома (Рис. 14), при этом подломился складывающийся подкос правой основной стойки шасси, «перескочило» через дорогу, сбilo деревянный столб на бетонной основе, въехало левым двигателем в здание очистных сооружений, опрокинув автомобиль типа ГАЗ, и остановилось. При столкновении со зданием очистных сооружений была деформирована левая сторона кабины экипажа и разрушены топливные баки, начался пожар. Пожар уничтожил ВС, за исключением хвостовой части фюзеляжа и части правой консоли крыла, которая отделилась при столкновении с деревянным столбом на бетонной основе и с дизельной генераторной установкой.





**Рис. 10. Следы начала разрушения шин правой основной стойки шасси**



**Рис. 11. Следы от шин правой основной стойки шасси при сходе с БВПШ на грунт**



**Рис. 12. Внешняя шина правой основной стойки шасси**





Рис. 13. Фрагменты внутренней и внешней шин правой основной стойки шасси



Рис. 14. Разрушенное ограждение аэродрома



На месте АП ВС расположено с МК = 276° (Рис. 15). Общий вид ВС и его частей после АП показан на Рис. 15 – Рис. 22.



Рис. 15. Самолёт на месте АП. Вид сверху



Рис. 16. Самолёт на месте АП. Вид спереди





**Рис. 17. Самолёт на месте АП. Вид справа**



**Рис. 18. Самолёт на месте АП. Вид сзади**





**Рис. 19. Самолёт на месте АП. Вид слева**



**Рис. 20. Самолёт на месте АП. Вид пассажирского салона**





**Рис. 21. Самолёт на месте АП. Левая основная стойка шасси**



**Рис. 22. Самолёт на месте АП. Правая основная стойка шасси**

Расположение ВС в месте АП показано на кроках места АП (Рис. 23).



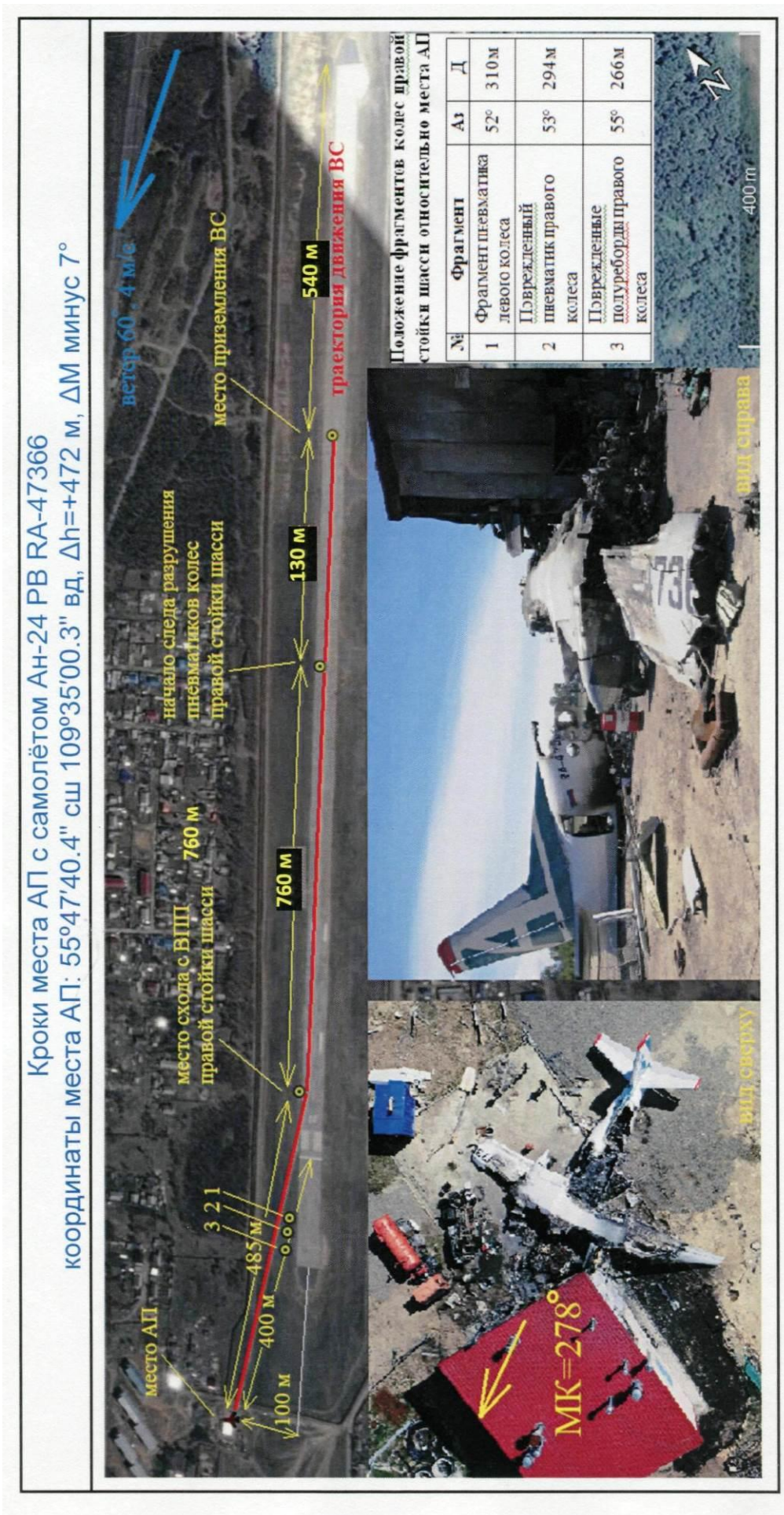


Рис. 23. Кроки места АП с самолётом Ан-24 RA-47366

Примечание: В таблице под левым колесом понимать внутреннее колесо, под правым – внешнее колесо.

### 1.13. Медицинские сведения и краткие результаты патолого-анатомических исследований

28.06.2019 в ОГБУЗ «Иркутская городская клиническая больница № 3» проведено медицинское освидетельствование на состояние алкогольного опьянения бортпроводника. Согласно справке о результатах исследований, алкоголь не обнаружен.

27.06.2019 в ГБУЗ «Нижеангарская ЦРБ» у 2П взята проба крови. 04.07.2019 в ГАУЗ «Республиканский наркологический диспансер» проведено химико-токсикологическое исследование пробы крови. Согласно справке о результатах исследований, алкоголь не обнаружен.

### 1.14. Данные о выживаемости пассажиров, членов экипажа и прочих лиц при авиационном происшествии

При выполнении посадки лётный экипаж размещался в кабине ВС на своих штатных рабочих местах. Все были пристёгнуты привязными ремнями безопасности.

Бортпроводник и пассажиры находились в салоне ВС. Все были пристёгнуты привязными ремнями безопасности. Размещение экипажа и пассажиров на ВС и полученные при АП телесные повреждения показаны на Рис. 24.

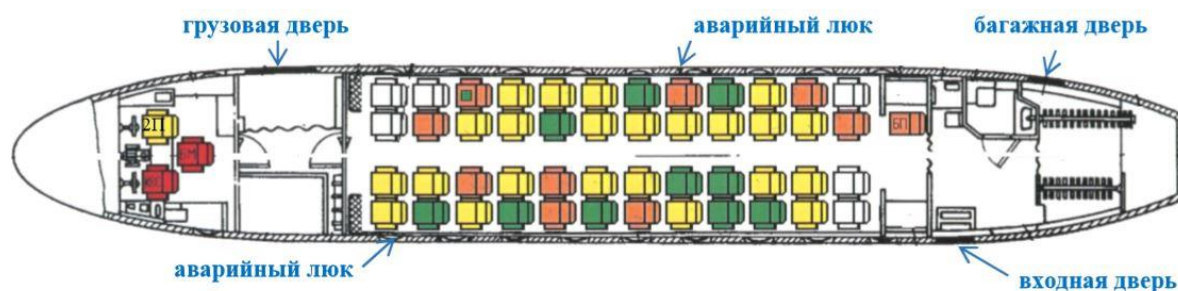


Рис. 24. Схема размещения экипажа и пассажиров в самолёте:

	– телесные повреждения со смертельным исходом;
	– серьёзные телесные повреждения;
	– незначительные телесные повреждения;
	– телесные повреждения отсутствуют.

После остановки самолёта бортпроводник пытался открыть входную дверь, но не смог, так как она была деформирована при столкновении ВС с препятствиями. Бортпроводник открыл багажную дверь и по его команде пассажиры покинули ВС.

**Примечание:** Из объяснений бортпроводника от 05.07.2019:

*«...Мгновенно в передней части ВС появился дым, и я побежала к аварийным выходам в хвост. Части, хвост был разрушен, были разломы фюзеляжа, вырвало трап и дверь входная была деформирована, её открыть я пыталась, но открыть мы с пассажиром мужчиной не*

*смогли. Затем я кинулась в хвост к багажной двери...её не сразу, но я смогла открыть...Паника была конечно, но только от страха, т.к. самолёт наполнялся едким чёрным дымом. Вышел последний пассажир (выполз), т.к. только внизу можно было ещё дышать, и сказал, что в салоне больше никого нет...»*

2П не смог эвакуировать КВС и бортмеханика, которые оказались зажатými в горящей кабине ВС и находились без движений.

**Примечание:** Из объяснений 2П от 03.07.2019:

*«...Когда я поднял голову увидел, что из-за передней панели шел дым и загорелась верхняя панель (козырьки). Пламя распространялось быстро. Я попытался привести в чувство экипаж. Так как КВС и бортмеханик были без сознания. Попытки были безуспешными. Я начал покидать рабочее место. Отстегнулся и вылез к двери. Попытался еще раз привести в чувство экипаж и вытащить, попытки были безуспешными, т. к. они были пристегнуты и зажаты...».*

Выйдя из кабины ВС в пассажирский салон 2П эвакуировал одного пассажира через левый передний аварийный люк.

После эвакуации все пассажиры передвигались самостоятельно. Пострадавшие пассажиры, 2П и бортпроводник были доставлены в ГБУЗ «Нижнеангарская ЦРБ». Остальные пассажиры были доставлены в здание аэровокзала.

### **1.15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд**

В 02:13, после доклада экипажа ВС об отказе левого двигателя, диспетчер КДП объявил сигнал «Тревога».

С 02:13 до 02:23 были оповещены: ЕДДС МО «Северобайкальский район», ПСЧ-50 ОГПС-12, ДПК сельского поселения «Нижнеангарское», станция скорой медицинской помощи ГБУЗ «Нижнеангарская ЦРБ» и ФСБ.

К месту АП прибыли:

- в 02:27 расчёт ПСР аэропорта Нижнеангарск в составе 1 автомобиля и 5 специалистов и ПСЧ-50 ОГПС-12 в составе 3 автомобилей и 12 специалистов;
- в 02:28 расчёт АСК аэропорта Нижнеангарск в составе 1 автомобиля и 17 специалистов;
- в 02:47 1-я группа спасателей Северобайкальского ПСП БПСО в составе 1 автомобиля и 5 специалистов;
- в 02:50 ДПК сельского поселения «Нижнеангарское» в составе 1 автомобиля и 2 специалистов;



– в 03:00 ОГ ФГБУ «9 ПЧ ФПС по РБ» в составе 1 автомобиля и 4 специалистов и ОГ пожарно-спасательного гарнизона Северобайкальского района в составе 1 автомобиля и 2 специалистов;

– в 03:10 2-я группа спасателей Северобайкальского ПСП БПСО в составе 1 автомобиля и 11 специалистов.

В 02:29, после эвакуации пассажиров из ВС, расчёт ПСР аэропорта Нижнеангарск приступил к тушению пожара. Остальные подразделения приступали к тушению пожара после прибытия к месту АП. Расчет ПСР аэропорта Нижнеангарск проводил тушение пожара с использованием пенообразователя ПО-6РЗ марки А, остальные подразделения – водой.

В 03:20 произведена локализация пожара.

В 03:53 ликвидировано открытое горение на месте АП.

В 05:15 произведена полная ликвидация пожара.

В 06:30 спасателями Северобайкальского ПСП БПСО из сгоревшего самолёта извлечены тела погибших членов экипажа и переданы сотрудникам МО «Северобайкальский» МВД России.

Израсходовано около 250 л пенообразователя и 400 м<sup>3</sup> воды.

## **1.16. Испытания и исследования**

### **1.16.1. Исследование ГСМ**

Исследования пробы топлива из топливных баков ВС и масла из левого двигателя планируется провести в лаборатории АО «Международный аэропорт Иркутск».

### **1.16.2. Исследование двигателя ВС**

Исследования левого двигателя ВС планируется провести в ФАУ «Авиационный регистр РФ» на базе АО «Арамильский АРЗ».

### **1.16.3. Исследование тормозных систем**

Исследования тормозов колёс основных стоек шасси, челночных клапанов системы торможения и фрагментов шин правой основной стойки шасси планируется провести в ФАУ «Авиационный регистр РФ».

## **1.17. Информация об организациях и административной деятельности, имеющих отношение к происшествию**

Владельцем самолёта является ОАО «Авиакомпания «САТ» (свидетельство о регистрации ВС № 3440, выданное Росавиацией 03.04.2006).

Почтовый адрес: 693023, РФ, г. Южно-Сахалинск, улица Горького, дом 50А.

06.11.2013 на базе двух авиакомпаний ОАО «Авиакомпания «САТ» и ОАО «Владивосток Авиа» образовано АО «Авиакомпания «Аврора».

Почтовый адрес: 693023, РФ, г. Южно-Сахалинск, улица Горького, дом 50А.

Эксплуатантом самолёта является АО «Авиакомпания «Ангара» (сертификат эксплуатанта № 477, выдан Росавиацией 20.12.2016). Согласно эксплуатационной спецификации, АО «Авиакомпания «Ангара» имеет право на самолёте Ан-24РВ RA-47366 выполнять коммерческие воздушные перевозки пассажиров и грузов.

Почтовый адрес: 664009, РФ, г. Иркутск, улица Ширямова, дом 2.

Оператором аэродрома Нижнеангарск является ОАО «Аэропорты местных воздушных линий Бурятии» (сокращённое название – ОАО «Аэропорты Бурятии»). ОАО «Аэропорты Бурятии» имеет сертификат оператора аэродрома гражданской авиации № ФАВТ.ОА.09-007, выданный 20.10.2017 ВС МТУ Росавиации.

Почтовый адрес: 670018, РФ, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, посёлок Аэропорт, дом 10.

Контроль (надзор) за исполнением требований субъектами надзора в сфере ГА осуществляет Управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Сибирскому федеральному округу Ространснадзора.

Почтовый адрес: 630091, РФ, г. Новосибирск, Красный проспект, дом 44.

## **2. Оперативные рекомендации**

2.1. Провести разовую проверку технического состояния и работоспособности тормозных систем согласно регламента ТО на самолётах типа Ан-24 и Ан-26.

2.2. С лётным составом, выполняющим полёты на самолётах типа Ан-24, дополнительно изучить:

- заход на посадку и посадку с одним отказавшим двигателем;
- работу тормозов от основной и аварийной систем.